

РІШЕННЯ
разової спеціалізованої вченої ради
про присудження ступеня доктора філософії

Здобувач ступеня доктора філософії Коломієць Володимир Володимирович, 1997 року народження, громадянин України, освіта вища: закінчив у 2020 році Національну академію внутрішніх справ за спеціальністю «Право» і здобув ступінь вищої освіти «магістр», працює на посаді начальника сектору кадрового забезпечення Обухівського районного управління поліції ГУНП в Київській області, Національна поліція України, м. Київ, виконав акредитовану освітньо-наукову програму «Право».

Разова спеціалізована вчена рада, утворена наказом Донецького державного університету внутрішніх справ, Міністерства внутрішніх справ України, Кропивницький, від 24 грудня 2024 року № 692, у складі:

Голови разової
спеціалізованої вченої ради:

Пилип ЄПРИНЦЕВ, доктор юридичних наук, доцент, декан факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту, Донецький державний університет внутрішніх справ.

Рецензентів:

Ольга КОВАЛЬОВА, доктор юридичних наук, доцент, декан факультету № 1, Донецький державний університет внутрішніх справ;
Андрій ЧЕРВІНЧУК, кандидат юридичних наук, старший дослідник, завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту, Донецький державний університет внутрішніх справ.

Офіційних опонентів:

Сергій ЧЕРНЯВСЬКИЙ, доктор юридичних наук, професор, проректор, Національна академія внутрішніх справ;
Тарас ВАЙДА, кандидат педагогічних наук, доцент, завідувач кафедри професійних та спеціальних дисциплін інституту права та безпеки, Одеський державний університет внутрішніх справ,

на засіданні 10 березня 2025 року прийняла рішення про присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» Володимирі КОЛОМІЙЦЮ на підставі публічного захисту дисертації «Методика розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» за спеціальністю 081 «Право».

Дисертацію виконано в Донецькому державному університеті внутрішніх справ, Міністерства внутрішніх справ України, Кропивницький.

Науковий керівник – Василь ФАРИННИК, доктор юридичних наук, професор, Донецький державний університет внутрішніх справ, старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем запобігання кримінальним правопорушенням факультету № 3.

Дисертацію подано у вигляді спеціально підготовленого рукопису, в якому дотримано вимоги пункту 6 Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 року № 44 (зі змінами).

Зокрема, здійснено комплексне криміналістичне дослідження порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, надано криміналістичну характеристику цього суспільно небезпечного діяння та розроблено на цій основі пропозиції щодо удосконалення методики розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Так, уперше:

- розроблено методологічні основи застосування спеціальних знань під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, особливості яких полягають у: 1) застосуванні комплексного, методологічного підходу до техніко-криміналістичного забезпечення слідчих (розшукових) дій, які проводяться в межах кримінального провадження за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 2) забезпеченні обов'язкового проведення експертиз з метою визначення стану кримінального правопорушника та потерпілої особи; транспортного засобу та механізму дорожньо-транспортної пригоди; 3) забезпечення можливості проведення комісійних та комплексних експертиз з метою скорочення термінів судово-експертного дослідження; 4) розмежуванні спеціальних знань співробітників Національної поліції та Експертної служби МВС України; 5) забезпеченні присутності спеціалізованої пересувної лабораторії Експертної служби під час огляду місця події за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами за наявності підстав, визначених в Інструкції «Про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події», затвердженої Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 03.11.2015 № 1339;

- унормовано та класифіковано механізми перешкоджання розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, таким чином: 1) за способом протидії – процесуально передбачені (змагальність сторін, призначення додаткових/повторних експертиз, пошук нових свідків, які мають протилежні

свідчення, спростування доказової бази тощо); кримінально протиправні (надання завідомо неправдивих висновків, свідчень; приховування слідів кримінального правопорушення тощо); 2) за суб'єктами протидії – сторона обвинувачення (за наявності окремих підстав та особистих інтересів); сторона захисту (у більшості випадків); учасники кримінального провадження (зокрема, такими суб'єктами можуть бути спеціалісти та судові експерти, свідки тощо); 3) за метою протидії – задоволення особистих мотивів (отримання неправомірної вигоди, приховування співучасті у кримінальному правопорушенні тощо); 4) забезпечення уникнення винним кримінальної відповідальності або звуження її меж; з мотиву впливу на органи досудового розслідування.

Удосконалено:

- ознаки транспортного засобу як предмету кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України: 1) наявність державної реєстрації та сертифікату відповідності продукту промислового виробництва; 2) наявність відповідних ідентифікаційних знаків на частинах та деталях транспортного засобу; 3) відповідність заявленим виробником технічним характеристикам та стандартам; 4) технічний стан, який вбачає можливість транспортного засобу здійснювати заявлені виробником функції; 5) віднесення до джерел підвищеної небезпеки;

- криміналістично значущі ознаки особи, яка вчиняє кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України: особа чоловічої статі, віком від 29 до 39 років із повною та базовою загальною середньою освітою, громадянин України, працездатний, але такий, що не працює та не навчається, який під час здійснення правопорушення знаходиться у специфічному для себе стані (стрес, алкогольне/наркотичне сп'яніння тощо);

- зміст відомостей, які мають бути внесені до протоколу огляду місця події за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: 1) місце дорожньо-транспортної пригоди, а також об'єктивні умови, в яких вона відбулась (погодні умови, освітлення тощо). Це є важливим з точки зору встановлення вини водія у такій події, оскільки часто погодні умови, а також умови, в яких водій не має можливості оцінити обстановку на дорозі призводить до зіткнення із іншим транспортним засобом або наїзду на пішохода; 2) повний опис пошкоджень транспортного засобу, винного у ДТП, а також іншого засобу, який постраждав внаслідок ДТП. В цьому контексті також необхідно чітко описувати гальмівний шлях, а також за наявними слідами протекторів-шин описувати переміщення транспортного засобу; 3) складання чітких план-схем, забезпечення належного відео- та фотозапису, а також інших матеріалів, які можуть бути надані судовому експерту, який проводитиме автотехнічну експертизу;

- типові позитивні та типові негативні слідчі ситуації. До типових позитивних віднесено: 1) кримінальний правопорушник не постраждав, залишився на місці події та був затриманий; 2) між вчиненням кримінального правопорушення та повідомлення про його вчинення – незначний часовий проміжок; 3) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення сама повідомила про кримінальну подію до правоохоронних органів та забезпечила надання

домедичної та першої медичної допомоги потерпілому. До типових негативних віднесено: 1) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, покинула місце дорожньо-транспортної пригоди на своєму транспортному засобі; 2) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, покинула місце дорожньо-транспортної пригоди та залишила транспортний засіб; 3) потерпілий від дорожньо-транспортної пригоди загинув; 4) подія кримінального правопорушення, яке полягає в порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами була інсценована; 5) кримінальне правопорушення, пов'язане порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами була спровокована потерпілим.

Набули подальшого розвитку:

- гносеологічні підходи до диференціації обставини, які підлягають доказуванню: 1) обставини пов'язані із подією порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 2) обставини, пов'язані із особою кримінального правопорушника, який вчинив порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 3) обставини, які впливають на кваліфікацію порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 4) обставини, пов'язані із причинно наслідковим зв'язком між порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та суспільно небезпечними наслідками, визначеними в ст. 286 КК України;

- теоретичні підходи до структури криміналістичної характеристики особи кримінального правопорушника, яка має включати такі елементи: 1) соціально-демографічні ознаки – в частині вивчення та врахування особливостей становлення, розвитку, виховання та антропології кримінального правопорушника, які обумовлювали/сприяли формуванню кримінально протиправної поведінки; 2) функціонально-психологічні – в частині вивчення особливостей психології кримінального правопорушника, які полягають у відтворенні девіацій, які обумовлюють кримінально протиправну поведінку; 3) організаційно-правові – в частині встановлення рівня правової освіти, правосвідомості, готовності та спроможності відтворювати правові знання під час взаємодії із державою та суспільством; 4) медичні – в частині вивчення потенційної ймовірності наявності медичних особливостей та відхилень, які впливають на обрання способу мислення та поведінки.

Дисертація виконана державною мовою та відповідає вимогам до оформлення дисертації, затвердженим наказом Міністерством освіти і науки України від 12 січня 2017 року № 40, Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 року № 44 (зі змінами).

Здобувач має 6 наукових публікацій за темою дисертації, з них 3 статті, у наукових виданнях, включених на дату опублікування до переліку наукових фахових видань України:

1. Коломієць В.В. Обстановка як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Українська поліцейстика: теорія, законодавство, практика*. № 2(4). 2022. С. 33–36.

2. Коломієць В.В. Особа кримінального правопорушника, що вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Правова позиція*. № 4 (37). 2022. С. 137–140.

3. Коломієць В.В. Особливості використання спеціальних знань при розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Юридичний науковий електронний журнал*. № 10. 2023. С. 718–723.

У дискусії взяли участь голова та члени разової спеціалізованої вченої ради:

1. Пилип ЄПРИНЦЕВ, доктор юридичних наук, доцент, декан факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту, Донецький державний університет внутрішніх справ, голова ради – виступ позитивний, без зауважень.

2. Ольга КОВАЛЬОВА, доктор юридичних наук, доцент, декан факультету № 1, Донецький державний університет внутрішніх справ, рецензент – дала позитивну рецензію із зауваженнями:

- У дисертаційному дослідженні автор достатньо послідовно вивчає актуальні методичні проблеми, які виникають у процесі розслідування кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту та пропонує певні способи їх вирішення. Водночас, як видається, задля забезпечення більш комплексного підходу доцільним було б вивчити досвід розслідування таких суспільно небезпечних діянь у зарубіжних країнах, що дозволило б визначити можливість для запозичення окремих позитивних рішень у національну правоохоронну практику.

- Певним недоліком можна вважати відсутність рекомендацій щодо удосконалення кримінального процесуального законодавства в частині особливостей проведення слідчих (розшукових) дій. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту мають певну специфіку, яка зокрема полягає у необхідності взаємодії органів досудового розслідування із експертними підрозділами, підрозділами патрульної поліції тощо з метою забезпечення кримінального провадження необхідними та вичерпними доказами. Із огляду на це, удосконалення відповідних норм КПК України могло би сприяти спрощенню досудового розслідування за наявності окремих умов.

- Автору було б доцільно зосередити свою увагу на визначенні способів удосконалення методики розслідування кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху саме в умовах воєнного стану, актуальним також було б навести розмежування алгоритмів та процесуальних заходів, які мають

застосовуватись в умовах воєнного стану та після його припинення.

3. Андрій ЧЕРВІНЧУК, кандидат юридичних наук, старший дослідник, , завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту, Донецький державний університет внутрішніх справ, рецензент – дав позитивну рецензію із зауваженнями:

- У роботі автор звертає увагу на те, що ним класифіковано механізми перешкоджання розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Водночас з тексту роботи залишається незрозумілим, який емпіричний матеріал використовував автор для узагальнення таких механізмів.

- Поза увагою автора залишилось питання удосконалення організації взаємодії при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану. Так, наприклад, Інструкцією з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні передбачено специфічні вимоги щодо внесення до ЄРДР відомостей про кримінальні правопорушення, пов'язані з порушенням Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, що свідчить про наявність певних особливостей досудового розслідування, які мають бути додатково урегульовані в умовах воєнного стану.

- Робота виглядала би більш презентабельно, якби у додатках дисертант запропонував структуру методики розслідування кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України.

4. Сергій ЧЕРНЯВСЬКИЙ, доктор юридичних наук, професор, проректор, Національна академія внутрішніх справ, опонент – дав позитивний відгук із зауваженнями:

- На стор. 160-161 дисертації автор пропонує класифікацію способів протидії розслідуванню кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, а саме: 1) за способом протидії – процесуально передбачені (змагальність сторін, призначення додаткових/повторних експертиз, пошук нових свідків, які мають протилежні свідчення, спростування доказової бази тощо); кримінально протиправні (надання завідомо неправдивих висновків, свідчень; приховування слідів кримінального правопорушення тощо); 2) за суб'єктами протидії – сторона обвинувачення (за наявності окремих підстав та особистих інтересів); сторона захисту (у більшості випадків); учасники кримінального провадження (зокрема, такими суб'єктами можуть бути спеціалісти та судові експерти, свідки тощо); 3) за метою протидії – задоволення особистих мотивів (отримання неправомірної вигоди, приховування співучасті у кримінальному правопорушенні тощо); забезпечення уникнення винним кримінальної відповідальності або звуження її меж; з мотиву впливу на органи досудового розслідування.

У цілому погоджуючись із запропонованим, варто зауважити, що під час захисту дисертанту доцільно більш детально зупинитись на першій

класифікаційній підставі та пояснити, як на його погляд здійснення процесуальних заходів може бути використано як спосіб протидії розслідуванню.

- На стор. 163 дисертант указує на те, що на початковому етапі розслідування необхідно відмежувати умисне знищення та пошкодження слідової картини від умисного деструктивного впливу на неї. Проте із тексту роботи не зрозуміло який зміст вкладає автор у вказані способи зміни слідової картини та за якими підставами вони мають бути диференційовані.

- На стор. 68 вказано, що огляд місця події, коли автотransпортний засіб зник з місця ДТП дещо відрізняється від інших за такими особливостями: 1) сприйняття обставин кримінальної події відбувається виключно за слідовою інформацією (без урахування даних щодо ступеню пошкодження автомобіля); 2) відсутність водія, винного у ДТП призводить до відсутності інформації щодо його стану та сприйняття дорожніх умов; 3) відсутність даних щодо технічних характеристик автомобіля ускладнює подальше формування слідчих версій щодо причин та особливостей дорожньо-транспортної пригоди.

Водночас автор ігнорує ті випадки, коли хоча автотransпортний засіб і зник з місця ДТП, проте в органів досудового розслідування є інформація, яка залишилась на камерах відеоспостереження, або кримінальне правопорушення було вчинено у зоні, в якій розміщено пристрій TruCAM.

- У загальних висновках дисертант відмічає, що із урахуванням розповсюдженості випадків допущення помилок інспекторами-криміналістами під час участі у слідчому експерименті взагалі та за фактом дорожньо-транспортних пригод зокрема, доцільним є визначення порядку залучення спеціалістів до проведення слідчих (розшукових) дій за фактом дорожньо-транспортної пригоди.

Проте із тексту дисертації не зрозуміло, що стало підставою для твердження про розповсюдженість випадків допущення помилок інспекторами-криміналістами під час участі у слідчому експерименті взагалі та за фактом дорожньо-транспортних пригод зокрема. Під час захисту на цьому питанні доцільно зупинитись більш детально та аргументувати свою позицію.

- На стор. 182 дисертації вказано, що типовий портрет особи кримінального правопорушника, який вчиняє діяння, передбачене ст. 286 КК України є таким: особа чоловічої статі, віком від 29 до 39 років із повною та базовою загальною середньою освітою, громадянин України, працездатний, але такий, що не працює та не навчається, який під час здійснення правопорушення знаходиться у специфічному для себе стані (стрес, алкогольне/наркотичне сп'яніння тощо).

Водночас, як видається, якщо особа, яка порушила правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту знаходиться у стані наркотичного або алкогольного сп'яніння, таке діяння має кваліфікуватись за ст. 286-1 КК України. Отже, ймовірно в межах дисертаційного дослідження автору було б доцільно також звернути увагу і на це суспільно небезпечне діяння.

5. Тарас ВАЙДА, кандидат педагогічних наук, доцент, завідувач кафедри професійних та спеціальних дисциплін інституту права та безпеки, Одеський

державний університет внутрішніх справ, опонент – дав позитивний відгук із зауваженнями:

- У дисертації автор розглядає особливості застосування спеціальних знань у кримінальному провадженні, розпочатому за фактом вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. Водночас дисертант дещо поверхнево досліджує це питання, оминаючи увагою пропозиції щодо удосконалення процесуального порядку залучення спеціаліста, а також порядку проведення оглядів місця події спеціалістами та підготовки висновку судовими експертами.

- У роботі автор вказує на необхідність забезпечення доброчесності судового експерта-автотехніка, який, фактично, проведенням дослідження закладає платформу для побудови доказової бази по кримінальному провадженню. Проте із тексту роботи не у повній мірі зрозуміло, яким чином має забезпечуватись така доброчесність.

- Дисертант вказує, що до дій, спрямованих на перешкоджання протидії розслідуванню можна віднести: 1) своєчасне забезпечення охорони місця події, зокрема – прибуття слідчо-оперативної групи на огляд місця події, фото- та відеофіксація, пошук, виявлення та вилучення речових доказів; 2) ретельне дослідження слідової картини під час огляду місця події з метою виявлення факту інсценування чи маскуванню дорожньо-транспортної пригоди; 3) забезпечення складення детальних план-схем дорожньо-транспортної пригоди, які будуть використовуватись під час розслідування; 4) своєчасне проведення слідчих (розшукових) дій, зокрема – допиту свідків з метою недопущення випадків стороннього впливу на них.

Проте, як видається, наведені дії є узагальненими та не відображають специфіки кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України.

- Певним недоліком роботи можна вважати відсутність методичних рекомендацій щодо розслідування кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, оформлених окремим додатком.

Результати відкритого голосування: «за» п'ять членів ради,
«проти» немає.

На підставі результатів відкритого голосування разова спеціалізована вчена рада присуджує Володимиру КОЛОМІЙЦЮ ступінь доктора філософії з галузі знань 08 «Право», за спеціальністю 081 «Право».

Відеозапис трансляції захисту дисертації подається.

Голова разової спеціалізованої вченої ради



Пилип ЄПРИНЦЕВ